Le courrier de nos lecteurs

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **34 (1954)**

Heft 3

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

M. le Ministre Jean Hotz, directeur de la Division du commerce à Berne, prend sa retraite

C'est avec un très vif regret que les membres de la Chambre de commerce suisse en France ont appris la démission de M. le Ministre Jean Hotz, directeur de la Division du commerce au Département fédéral de l'économie publique. M. Hotz prend sa retraite et quitte ses fonctions le 1er septembre prochain. Nous savons combien cette éminente personnalité s'est dévouée au service de l'économie de notre pays et plus particulièrement de son commerce extérieur et combien nous lui sommes redevables.

M. le Ministre Hotz est entré au service de la Confédération en 1922, après avoir fait de brillantes études aux universités de Genève, Zurich et Londres. Docteur ès sciences économiques, il avait effectué tout d'abord un stage dans une banque, puis s'était voué pendant quelques années à l'enseignement. De remplaçant du secrétaire général du Département fédéral de l'économie publique, il fut nommé, en 1923, à la Division du commerce en qualité d'adjoint. Cinq ans plus tard, il en était déjà nommé vice-directeur. C'est en 1935 qu'il prit la direction de cette importante Division, succédant à M. le Ministre Walter Stucki. M. Hotz se vit conférer le titre personnel de Ministre en 1947. Il représente, d'autre part, depuis près de deux ans la Suisse au sein du Comité des échanges de l'Organisation européenne de coopération économique.

M. Hotz a certainement exercé une grande influence sur l'évolution de la politique économique helvétique, tout spécialement sur le plan de nos relations commerciales avec l'étranger. Il a conduit de nombreux pourparlers particulièrement délicats et a présidé régulièrement la délégation suisse chargée des négociations avec la France. M. Hotz a toujours voué une attention particulière aux difficiles problèmes des relations franco-suisses. Les hommes d'affaires qui sont directement intéressés aux échanges entre les deux pays et plus particulièrement ceux qui sont groupés au sein de notre Compagnie, savent combien M. Hotz s'est efforcé de défendre leurs intérêts tout en tenant compte exactement des conditions rencontrées de part et d'autre. Ami sincère de la France, négociateur ferme et habile, toujours aimable et d'une parfaite courtoisie, M. Hotz jouissait d'une particulière estime auprès de nos partenaires français.

La Chambre de commerce suisse en France souhaite à M. Hotz une heureuse retraite, le remercie chaleureusement de l'intérêt et de l'amitié qu'il voulait bien lui vouer et lui présente ses félicitations et vœux les plus sincères.

LE COURRIER DE NOS LECTEURS

LA SUISSE ET LA POLITIQUE FRANÇAISE EN MATIÈRE DE COMMERCE EXTÉRIEUR

A la suite de l'exposé que notre directeur général a présenté, lors de la dernière assemblée générale de notre section de Lyon, sur « la Suisse et le commerce extérieur français » (cf. « Revue économique franco-suisse », février 1954, p. 33-35), nous avons reçu de M. Bansillon, directeur de l'A. I. C. A., à Lyon, une note qui apporte certaines précisions intéressantes sur quelques-uns des problèmes soulevés à cette occasion. Nous nous faisons un plaisir d'en reproduire ici les principaux passages :

Quelle est la cause essentielle de nos restrictions d'importation imposées depuis le 17 février 1952? se demande M. Bansillon. Elle est due avant tout à l'état de nos finances qui influence directement notre monnaie, tant qu'elle n'est pas convertible. Sans doute, dans cette valse de milliards, il existe des gaspillages. Quel pays n'en a pas? Là n'est pas la cause.

Elle est due au fait que la France a soutenu seule pendant des années l'expédition d'Indochine, non pas pour elle-même puisque les États du Viet-Nam, du Cambodge et du Laos sont indépendants, mais pour la liberté du monde.

Depuis le début de cette guerre qui nous est imposée par l'impérialisme communiste qui a déjà subjugué plus de 100 millions d'Européens, la France pour sa propre part depuis 1946, a dépensé en 1953 1.678 milliards de francs, soit près de 4.800 millions de dollars, lorsque notre pays a reçu de l'aide Marshall 3.103 millions de dollars. Quel est l'État en Europe qui aurait pu résister à une telle charge, alors qu'il fallait coûte que coûte, reconstituer l'équipement de notre territoire?

Devons-nous passer sous silence les pertes en hommes essuyées de 1946 au 10 octobre 1953? Le corps expéditionnaire a compté 103.872 tués, blessés ou disparus à cette date. Ce nombre comprend 34.289 Français de la métropole dont 15.681 tués, blessés ou disparus parmi lesquels figurent 1.533 jeunes officiers, espoir de notre armée. Combien de familles françaises sont plongées dans la douleur ou l'inquiétude?

Devant ce triste bilan, nos amis suisses comprendront les mesures impopulaires des deux côtés de la frontière prises par le gouvernement français...

Il serait juste qu'au cours des négociations qui vont s'ouvrir dans le 2e trimestre 1954 avec la Suisse et tous nos partenaires de l'U. E. P., ceux-ci comprennent que la solidarité européenne n'est pas un vain mot, et que si la France ne peut faire mieux dans la libération des contingents, cette attitude est due aux obligations aussi écrasantes que douloureuses qu'elle assume.

Nous sommes persuadés que nos amis suisses comprendront que notre position mérite quelque attention, et que si la situation du commerce franco-suisse est influencée par nos mesures unilatérales, elles ne peuvent pas être comparables aux sacrifices que la France s'est imposés au nom de l'univers libre.

Nous remercions M. Bansillon de ces explications pertinentes et voudrions simplement attirer son attention sur le fait que, lorsque nous demandons la libération des importations françaises, ce n'est pas avant tout à l'intérêt des partenaires de la France que nous pensons, mais à celui de la France elle-même. Il nous paraît, en effet, que le retour à une telle libération est le seul moyen pour ce pays de rentrer dans la communauté européenne, dont elle s'abstrait de plus en plus.

LA SUISSE ET LE RÉSEAU ROUTIER INTERNATIONAL

Nous avons reçu également de M. le Directeur de la division des transports de la Commission économique pour l'Europe à Genève, une note sur « la Suisse et le réseau routier international », en complément à l'article que nous avons publié sur ce sujet, sous la signature de M. Paul Almasy, dans notre numéro de novembre 1953 (cf. p. 425-428). Nous en extrayons bien volontiers ci-dessous les passages essentiels :

Lorsque, après la guerre, les pays ravagés par le conflit, se virent dans la nécessité de remettre en état leurs voies de communication, le moment était favorable pour déterminer un réseau international qui tint compte des courants de trafic principaux sur le continent européen. Cette idée avait déjà été lancée en 1935 par l'Association internationale des automobiles-clubs reconnus. Le sous-comité des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe l'a reprise et a créé, en mars 1948, un groupe de travail qui bénéficiait du concours des représentants de certaines organisations internationales qui a examiné, au cours de quatre sessions, l'aspect économique, technique et financier du problème et qui a dressé le plan du réseau international européen. Au cours de son enquête, ce groupe de travail a constaté que le réseau prévu, dont la longueur totale était de 48.000 kilomètres environ, nécessitait une somme de près de 5 milliards de dollars pour être aménagé. Les travaux de ce groupe aboutirent à la **Déclaration sur la construction des grandes routes de trafic international du 16 septembre 1950.**

Sont parties contractantes à cette déclaration les pays suivants (fin 1953) : Autriche, France, Grèce, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suède et plusieurs gouvernements ont déjà construit ou aménagé des routes conformément au plan qu'elle a établi.

Cette déclaration contient en annexe la **description du réseau** des grandes artères internationales. Chaque itinéraire porte un numéro précédé de la lettre E (Europe) ; l'orientation du voyageur sera ainsi particulièrement facilitée. La déclaration contient également en annexe des indications d'ordre technique. On y trouve les catégories de routes mentionnées dans l'article précédent. Ces routes se composent de tronçons pour lesquels les exigences techniques sont établies en fonction de la nature du terrain traversé par les routes en question. Les chiffres indiqués dans l'article de M. Almasy ne visent que les tronçons de première classe, traversant des terrains faciles. Pour la deuxième classe (tracé en pays accidenté) et la troisième (région particulièrement difficile), les exigences sont moindres. Citons, à titre d'exemple, la vitesse de marche pour laquelle les tronçons doivent être construits : première classe : 100 à 120 km./h., deuxième classe : 80 km./h. et troisième classe : 60 km./h.

En outre, la déclaration contient des prescriptions relatives aux pentes, aux dévers, au revêtement et à l'éclairage des routes, prescriptions qui ont pour but d'offrir au voyageur un réseau de routes présentant une certaine homogénéité et le mettant à l'abri de toute surprise désagréable. D'autres dispositions ont trait aux croisements et aux facilités d'accès, aux services auxiliaires dont doivent être équipées les artères « E » (pour le dépannage et les premiers secours, etc.). Dans leur ensemble, ces dispositions ont pour but de rendre la circulation aussi sûre, rapide et économique que possible.

Bon nombre de pays n'estiment pas être en mesure de réaliser par leurs propres moyens des plans de telle envergure. Un **système de financement** sur le plan international doit être établi si l'on veut que l'exécution de ce réseau de routes se réalise en un temps raisonnable. L'accroissement rapide des parcs routiers dans la plupart des pays européens rend cette réalisation indispensable et urgente.

La **simplification des formalités douanières** fait l'objet de préoccupations de tous ceux qui traitent de problèmes de la circulation routière. Déjà la déclaration recommande de séparer, le cas échéant, les trafics commerciaux et touristiques et d'établir, où cela est possible, des postes-frontières combinés où les services de douane et de police des deux États peuvent procéder aux formalités d'usage sous le même toit.

La conférence européenne des ministres des transports, dont la deuxième session a eu lieu récemment, a estimé hautement souhaitable que les postes-frontières situés sur les grandes routes de trafic international et dont l'équipement ne permet pas l'écoulement facile des véhicules, soient rapidement aménagés conformément aux dispositions de la déclaration et que les autres postes-frontières soient adaptés dans un délai raisonnable aux exigences de la circulation. De plus, un accord international conclu sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe à Genève a contribué et contribuera dans l'avenir dans une large mesure encore à réduire les délais d'attente aux frontières. C'est ainsi que le carnet TIR a été, pour le chargement des camions, ce que sont le carnet de passages en douane et le tryptique pour l'automobile. Grâce à ce document, le contrôle aux frontières est limité à la vérification du document et des scellés apposés sur le camion.

La circulation automobile augmente rapidement et pose, de ce fait, quotidiennement, de nouveaux problèmes. Sur le plan international, les organisations internationales existantes et leurs méthodes de travail permettent de faire face aux exigences du jour.